

Press release
Untuk disiarkan segera

Peluncuran Gerakan Nol Karbon HIPMI

Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia

Jakarta, 9 November 2022 - Badan Pengurus Pusat dan Badan Pengurus Daerah Jakarta Raya Himpunan Pengusaha Muda Indonesia (HIPMI) berkolaborasi untuk peluncuran **Gerakan Nol Karbon** yang diselenggarakan di Sekretariat BPP HIPMI - Sahid Sudirman Center pada hari Rabu, 9 November 2022. Dalam acara tersebut pula, HIPMI didukung oleh ITDP Indonesia membuka ruang diskusi untuk menjembatani dialog antara sektor swasta dan pemerintah dalam rencana elektrifikasi kendaraan roda dua dan roda empat di Indonesia. Melalui **“Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia”**, HIPMI dan ITDP Indonesia mengundang sektor swasta dan pemerintah untuk berdialog perihal rencana dan target Pemerintah Indonesia terkait elektrifikasi dan mendukung pelibatan sektor swasta dalam adopsi dan percepatan kendaraan listrik di Indonesia.

Acara “Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia” dibuka dengan sambutan dari Ketua Lingkungan Hidup BPP HIPMI serta Ketua Pelaksana dan inisiator Gerakan Nol Karbon HIPMI, Muh. Aaron A. Sampetoding M.Bus, Ketua Bidang 5 BPP HIPMI, Robert Muda Hartawan serta Direktur ITDP Asia Tenggara, Faela Sufa. Dilanjutkan dengan seremoni perilisan dan penandatanganan MoU Gerakan Nol Karbon HIPMI oleh Ketua Bidang 5 BPP HIPMI Robert Muda Hartawan dan PT Eco Solution Lombok, John Higson.

Adanya kerja sama antara HIPMI dengan PT Eco Solution Lombok diharapkan akan mengakselerasi pembangunan Alas Strait Climate Alliance (ASCA), sebuah kawasan ekonomi khusus hijau pertama di Indonesia. Berfokus pada pengembangan *eco-tourism*, *green products*, dan *green services*, inisiatif ini akan mendorong berjalannya ekonomi ramah lingkungan di kawasan tersebut.





Dalam sambutannya, Aaron A. Sampetoding menyampaikan, peluncuran inisiatif Gerakan Nol Karbon merupakan upaya HIPMI untuk turut serta berperan aktif dalam mendukung pemerintah dalam upaya pengurangan emisi karbon. “Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia” menjadi awal gerakan yang diharapkan dapat mengidentifikasi celah kebijakan yang menghambat konversi elektrifikasi kendaraan dan transportasi publik serta ekosistem pendukungnya. **“Hasil FGD ini akan menghasilkan konsensus antara HIPMI dan para pemangku kepentingan dari industri kendaraan listrik nasional serta menelurkan rekomendasi perbaikan regulasi untuk pemerintah. HIPMI akan menyerahkan konsensus dan rekomendasi ini kepada pemerintah secara resmi melalui acara G20 di Bali, pada bulan Desember tahun ini,”** ungkap Aaron A. Sampetoding.

Dalam sambutan selanjutnya, Ketua Umum Badan Pengurus Daerah HIPMI Jakarta Raya, Sona Maesana, menyatakan: **“BPD HIPMI siap menjadi motor utama gerakan nol karbon ini, untuk menciptakan pengusaha muda yang tidak hanya berkontribusi meningkatkan ekonomi Indonesia namun juga menjaga lingkungan kita bersama.”**

Pernyataan tersebut dikuatkan kembali oleh Ketua Bidang 5 Kemaritiman, Pertanian, Kehutanan dan Lingkungan Hidup Badan Pengurus Pusat HIPMI Robert Muda Hartawan. **“Acara ini jadi menjadi bentuk komitmen kita selaku pengusaha muda untuk berkontribusi dalam pengurangan emisi karbon di Indonesia. Komitmen HIPMI tidak berhenti di sini, kami akan terus memberikan inovasi-inovasi sebagai bentuk partisipasi dalam pengurangan emisi karbon ini berupa acara dan kolaborasi dengan berbagai institusi secara berkelanjutan. sehingga perkembangannya dapat terlihat”,** ungkapnya.

Sementara itu, Direktur ITDP Asia Tenggara, Faella Sufa menegaskan pertumbuhan yang cepat di bidang transportasi berbasis jalan dan kualitas bahan bakar yang buruk memiliki dampak lingkungan yang parah dan peningkatan biaya kesehatan dari penyakit terkait polusi udara. “Emisi gas rumah kaca (GRK) Indonesia hampir dua kali lipat antara tahun 1990 dan 2016. Sekitar 28% dari total emisi GRK berasal dari transportasi,” ungkapnya. Elektrifikasi sektor transportasi menawarkan potensi besar untuk mengurangi dampak pada kualitas udara dan iklim. Tetapi upaya yang diperlukan sangat besar dan membutuhkan dukungan luas untuk melakukan transisi moda transportasi konvensional yang mengandalkan teknologi dengan bahan bakar solar dan bensin. **“Absennya insentif**

dan kebijakan pendukung, terutama yang mendorong sektor swasta untuk terlibat dalam industri ini membuat ekosistem kendaraan listrik di Indonesia berjalan lambat. Oleh karena itu, dalam FGD ini, HIPMI dan ITDP Indonesia memberikan ruang diskusi untuk menjembatani dialog antara sektor swasta dan pemerintah agar isu ini dapat dibahas secara bersama, dalam upaya mendukung pelibatan sektor swasta dalam adopsi dan percepatan kendaraan listrik di Indonesia,” papar Faela.

Focus Group Discussion: Pengusaha dalam Rencana Elektrifikasi di Indonesia

Kegiatan Forum Group Discussion (FGD) ini kemudian dilanjutkan dengan paparan pembuka yang disampaikan oleh Direktur ITDP Asia Tenggara, Faela Sufa, yang memaparkan mengenai **Analisis Kerangka Kebijakan Pendukung Rencana Elektrifikasi di Indonesia**. Paparan ini menjadi pemantik diskusi antar peserta yang hadir baik dari sektor swasta maupun pemerintah di antaranya; Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Bappenas, Kementerian ESDM, perusahaan manufaktur kendaraan listrik berbasis baterai (KBL BB), penyedia infrastruktur pengisian daya, serta Pertamina dan PLN.



Diskusi grup mencakup pembahasan mengenai; infrastruktur pendukung kendaraan listrik, insentif bagi pengguna dan pelaku usaha, teknis operasional armada dan komunikasi publik. Beberapa kesimpulan yang didapatkan dari diskusi grup di antaranya:

1. Perlunya sinkronisasi kebijakan pemerintah untuk berfokus pada kendaraan listrik. Saat ini masih terdapat sejumlah kebijakan seperti PPNBM yang nol atau rendah untuk sepeda motor konvensional dan LCGC yang “berpihak” pada kendaraan bermotor konvensional

2. Dukungan fiskal dari pemerintah dan institusi finansial seperti; suku bunga *leasing* yang lebih rendah, tenor yang lebih panjang, subsidi harga armada kendaraan listrik dan baterai, kuota pendanaan khusus untuk industri kendaraan listrik, dan keringanan pajak impor CBU selama periode terbatas. Payung hukum diperlukan untuk menjadi dasar penyediaan dukungan fiskal diatas
3. Standardisasi baterai dapat menjadi langkah untuk mendorong tumbuhnya infrastruktur khususnya *battery swap station* (SPBKLU), namun perlu dirancang dengan cermat mengingat masih berkembangnya teknologi baterai
4. Selain baterai, infrastruktur pengisian daya juga harus diperbanyak untuk mendorong penggunaan kendaraan listrik. Perlu adanya insentif nyata dari pemerintah untuk percepatan infrastruktur pengisian daya
5. Perlunya penyesuaian sejumlah ketentuan teknis, seperti berat dan dimensi maksimal kendaraan khususnya untuk bus listrik, dalam regulasi yang berlaku
6. Adanya *reward* atau insentif bagi pelaku usaha dan juga konsumen yang telah berusaha untuk mengurangi emisi karbon di sektor transportasi
7. Sebagai pendukung, infrastruktur jalur, khususnya jalur sepeda, diperlukan untuk mendorong masyarakat beralih dari motor diesel ke sepeda listrik yang lebih rendah emisi
8. Kampanye dan edukasi publik diperlukan sejak dini untuk meningkatkan pengetahuan mengenai kendaraan listrik, kesadaran akan krisis iklim, dan juga keselamatan penggunaan jalan.

Rencana Elektrifikasi dan Peran Penting Sektor Swasta

Pemerintah Indonesia mempunyai ambisi dalam program elektrifikasi kendaraan bermotor diawali dengan penerbitan Peraturan Presiden Nomor 55/2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan. Sejalan dengan itu, pemerintah telah menetapkan target adopsi elektrifikasi kendaraan roda dua, roda empat, dan angkutan umum dengan menargetkan semua kendaraan roda dua dan angkutan umum di Indonesia telah terelektifikasi pada tahun 2040 dan disusul kendaraan roda empat di tahun 2050. Namun, jika dibandingkan dengan target yang ingin dicapai, adopsi kendaraan listrik di Indonesia saat ini masih sangat kecil. Sebagai ilustrasi, adopsi kendaraan roda dua dan roda empat hanya 0.17% dari target yang ingin dicapai di tahun 2030 (Kementerian Perhubungan, September 2022).

Berdasarkan tolok ukur dari beberapa negara di dunia seperti China, India, dan Korea, dalam hal percepatan adopsi kendaraan listrik, negara-negara tersebut memberikan dukungan yang besar bagi sektor swasta untuk ikut terlibat. Di China, investasi dari sektor swasta sangat kuat meskipun pada awalnya masih banyak limitasi dalam kebijakan pemerintah sehingga sektor swasta enggan terlibat lebih jauh ke dalam pengembangan industri kendaraan listrik (Marquis, Zhang & Zhou, 2013). Di India, pemerintah setempat telah menetapkan peraturan dan *handbook* mengenai bisnis dan implementasi infrastruktur pengisian daya sehingga dapat mempermudah sektor swasta untuk terlibat dalam pengadaannya. Di Korea, pemerintah setempat memberikan bantuan subsidi untuk



mendukung sektor swasta untuk terlibat dalam industri kendaraan listrik dan ekspansi infrastruktur pengisian daya.

Di Indonesia, pelibatan pengusaha di sektor swasta sangat dibutuhkan untuk mempercepat adopsi dan menumbuhkan ekosistem kendaraan listrik. Meskipun sudah banyak dukungan kebijakan pemerintah dalam program ini, namun masih ada beberapa hambatan yang ditemui oleh sektor swasta untuk bisa masuk dan terlibat dalam bisnis yang berhubungan dengan kendaraan listrik, baik dalam industri pengadaan baterai, infrastruktur pengisian daya, manufaktur kendaraan listrik, maupun pengolahan limbah baterai.

=====

Narahubung

Fani Rachmita | Sr. Communications & Partnership Manager, ITDP Indonesia | +62 812-8623-7694

David Christian | Ketua Bidang 5 Kemaritiman, Pertanian, Kehutanan dan Lingkungan Hidup Badan Pengurus Daerah HIPMI Jakarta Raya | +62 811-8692-424